

A KÁRPÁT-MEDENCE VASÚTHÁLÓZATÁNAK TERÜLETI EGYENLŐTLENSÉGEI

TERRITORIAL INEQUALITIES OF THE CARPATHIAN BASIN RAIL NETWORK

MOLNÁR GERGELY⁶⁷

Abstract

The development of the railway network of the Carpathian Basin came to a halt after Trianon, the railway continued to operate separately in the detached parts of the nation. The important Hungarian-Hungarian connections were fragmented, and rail transport became difficult. The most spectacular railway lines from a landscape, environmental and technical point of view went beyond the state borders and the peripheries, respectively. The last decades have been characterized by the closure of railway sidings and the thinning of main line traffic, improvements have been made only in the European Union core network and in the agglomeration of capitals, and the minor lines with significant tourism potential have been maintained. The resulting network losses and backlogs have a very detrimental effect on the Hungarian-Hungarian relations of the continents, on the internal transport of the Hungarian-inhabited regions and on the most beautiful places of pilgrimage and pilgrimage in the Carpathian Basin. An appropriate railway development strategy could contribute to the increase of the share of railway transport in the Carpathian Basin, to the development of quality and sustainable tourism and, indirectly, to the easier relocation and higher living standards of the Hungarian population.

Keywords: railway, railway network, rail network development, narrow gauge railways, Carpathian Basin, tourism, Hungarian-Hungarian relations

1. Bevezetés

Nyugat-Európában a vasúti közlekedés a reneszánszát éli a személy- és az áruszállításban egyaránt, illetve a turisztikai forgalomban is ismét növekvő teret kezd hódítani magának a kötött pálya.⁶⁸ Közép-Európában is egyre több jel utal rá, hogy újra felismerik a lehetőséget a környezet- és (a megfelelő fejlesztések esetén) utasbarát vasúti közlekedésben. A napjainkban tomboló járványhelyzetben ugyan – egészségvédelmi okokból – inkább az egyéni, au-

⁶⁷ Világörökségi Osztályvezető, Lechner Tudásközpont

⁶⁸ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/>

tós, (motor)kerékpáros, helyi szinten pedig a gyalogos közlekedést javasolják a kormányok, ez a járvány után azonban már rövidtávon is nehezen lenne fenntartható, nemhogy közép- vagy hosszabb távon. A környezetvédelmi okok és a főútvonalakon, nagyvárosokban állandósuló közúti dugók a közlekedési *modal split*¹ újragondolásáért kiáltanak.

Ha a Kárpát-medence vasúti közlekedési rendszerének állapotát vizsgáljuk, azt tapasztalhatjuk, hogy a hálózat nyugat–keleti irányba, illetve a fővárosoktól a perifériák felé haladva fokozódó lemaradást mutat.² Az anyaország jól példázza a Közép-Kelet-Európára általában is érvényes dilemmát: az elmúlt évtizedek szórványos fejlesztései döntő többségükben a nemzetközileg is fontos TEN-T hálózatot,³ valamint a budapesti elővárosok vasúthálózatát érintették, a kisforgalmú, de jelentős turisztikai potenciállal rendelkező mellékvonalakon legfeljebb állagmegőrzés történt. A vasúti közlekedés a megfelelő fejlesztések esetén napjainkban is a szárazföldi közlekedés legbiztonságosabb, kiszámítható, megbízható és olcsó formáját jelenti a kisebb kapacitású, zavarérzékenyebb autóbuszos közlekedéshez és a drága, balesetveszélyes autózáshoz képest. A vasút hiánya ezért más közlekedési ágak használatára kényszeríti a lakosságot és a turizmust, ami többletköltségeket, többlet erőforrások bevonását (például kényszerű gépjárművásárlások) okozza, nem megfelelő színvonala pedig idővesztést jelenthet. A gépjárművel nem rendelkezők számára csökkenti a mobilitási lehetőségeket, ezáltal a magyar lakosság jelentős százalékának versenyképesebb munkavállalása, színvonalasabb tanulmányai, egészségügyi, kulturális és szolgáltatói lehetőségek elérése is ellehetetlenülhet vagy megnehezülhet a vasúthálózat rossz állapota miatt. A kirándulók számára pedig egy-egy helyszín vasúttal való elérhetősége, a vasúti menetrendben szereplése hozzájárulhat a kirándulási helyszínek választásához, közvetve tehát turisztikai munkahelyek fennmaradásához.

A megfelelő fejlesztési stratégia kialakításához azt is meg kell érteni, hogy a Kárpát-medence utódállamainak közös vasúti hálózati problémái és elmaradottsága jelentős részben 1920-ig nyúlnak vissza.⁴ Az addigi szinte töretlen vasútfejlesztések Trianon idején megtorpantak, a Kárpát-medence törzshálózatának és mellékvonalainak jelentős része a határainkon túlra kerültek,

¹ A közlekedési eszközök használat szerinti megoszlása az utazásokban.

² <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jelszall/jelszall18.pdf>

³ Az Európai Bizottság által kialakított és fejlesztésre különösen támogatott transzeurópai közlekedési hálózat.

⁴ A trianoni határok kijelölését jelentős mértékben befolyásolták egyes vasútvonalak, többek közt a Fiume–Szabadka–Szatmárnémeti vagy a Felvidéken futó, Budapestet elkerülő távolsági vasútvonalak helyzete. Részletesen lásd egyebek közt: Majdán János 2001, Romics Ignác 2001.

számos vonalat kettévágtak a határok, fontos vasúti csomópontok határhelyzetbe sodródtak. A környezeti és turisztikai szempontból leglátványosabb és/vagy műszaki-ipartörténeti szempontból kiemelt jelentőségű vasútvonalaink rendre külhonba, illetve a perifériákra szorultak. Az elcsatolt nemzetrészekben külön-külön működött tovább a vasút, melyet az utódállamok vasúthálózati igényei szerint gondoltak újra, s minthogy nagyobb területek is központi szerepkörök ellátása helyett perifériára kerültek, ezért a fejlesztések, karbantartások és a hiányzó vonalszakaszok megépítése rendre elmaradt. A romló infrastruktúra így aztán egyre kevésbé tudta felvenni a versenyt a fokozódó motorizációval, mindez pedig oda vezetett, hogy az utóbbi évtizedekben mind Magyarországot, mind a Kárpát-medence többi országát a gazdaságtalan(nak vélt) vasúti mellékvonalak bezárása jellemezte.

2. A Kárpát-medence vasúthálózatának alakulása és hatásai a Kárpát-medencei magyarság életére

E tanulmányban nem kívánom részletezni a vasúthálózat kiépítésének birodalmi, országos és táji szempontrendszerét, a témáról számos kiváló, könnyen elérhető publikáció született már az elmúlt évtizedekben.¹ A Kárpát-medence meglévő vasúthálózatának mindenesetre mintegy 80 %-a kiépült az első világháború végéig. Viszonylag sűrűbben hálózzák be a vonalak Budapest környékét, a Nyugat-Felvidéket, Észak-Magyarország bányavárosait és a Dél-Alföld zömében gabonatermelő nagyvárosait. Ritkásabb a vasúti térkép a Dél-Dunántúlon, az Alföld középső részein, a perifériákon és a magashegyi, nehezen átjárható területeken. (1. ábra)

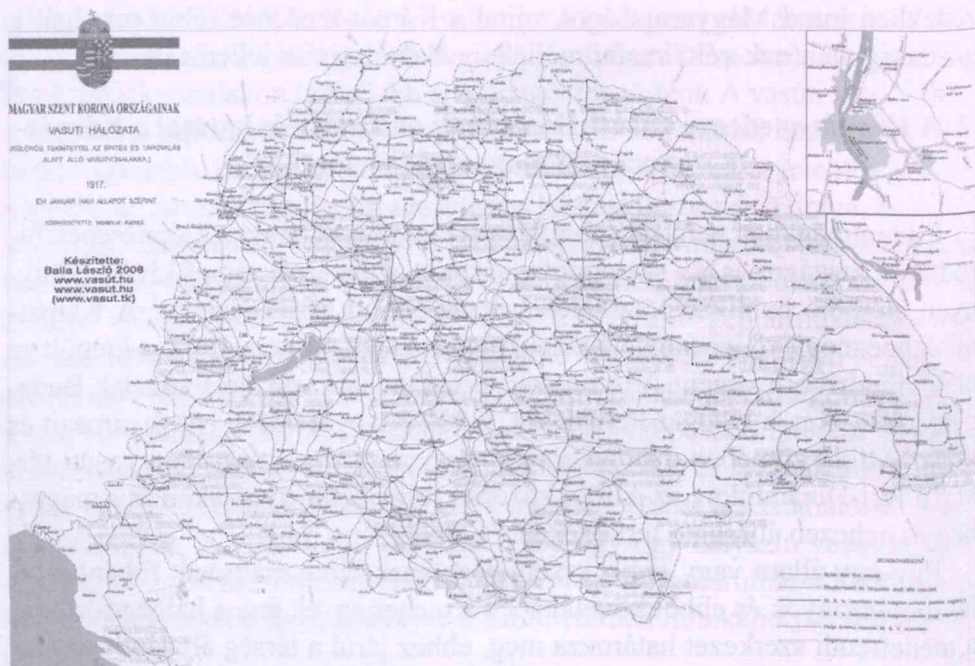
Egy-egy állam vagy régió vasúthálózatának kihasználtságát főként a tulajdonviszonyok és ebből következően a menetjegyek ára, a hálózatsűrűség, a menetrendi szerkezet határozza meg, ehhez járul a térség általános gazdasági fejlettsége és népsűrűsége, mint a lehetséges kihasználtság alapvető külső meghatározói. A Kárpát-medencében a vasúthasználat három stratégiai korszaka határozható meg 1920-ig:

1. A fővonalak megépülése (1846-1880): gyér paraszti forgalom, első sorban az elit társadalmi rétegek használják utazásra és nagyüzemek, nagygazdaságok szállításra a vasutat.

¹ Többek közt Majdán János 1987, 2014, Frisnyák Zsuzsa 2001 és különösen a szocializmus vonalbezárásai kapcsán Erdősi Ferenc 1985, illetve Kubinszky Mihály–Nagy Tamás–Túróczy László 2009. Kiváló regionális merítésű munkák is jelentek meg a vasúthálózat fejlődéséről és leépítéséről, például Gidó Csaba 2013.

2. A mellékvonalak megépülése, Baross Gábor reformjai (1881-1900): a tarifareformok és a javuló hálózati feltártság miatt erős növekedés jellemző.
3. A hálózat kiteljesedése (1901-1919): továbbra is intenzív hálózatgyarapodás mellett a legtöbb vonal állami kézbe kerül, a rendszerszerű hálózat, a menetrend és az általános konjunktúra is segít abban, hogy a magyar vasút színvonala és forgalma európai léptékűvé váljon.¹

1. ábra: Hazánk vasúthálózata 1917-ben
Fig. 1: Rail network of Hungary in 1917



Forrás: Balla László 2008, www.vasut.hu. Szürkével jelölve a tervezett vagy építésre elfogadott vasútvonalak – többségük máig sem épült meg.

A vasúthasználatnak tehát 1920-ra több mint hét évtizedes hagyománya alakult ki Magyarországon, aminek alapvető hatása volt a lakosság életmódjára, életkörülményeire. A települések gazdasági kapcsolatrendszere megváltozott, kitágult, ellátó körzetek és nagykapacitású szállítási-kereskedelmi útvonalak szerveződtek a vasút által felkínált gerincútvonalakra, erősödött a polgári áruellátás. (1. táblázat) Kialakultak a munkavállalás céljából igénybe

¹ Részletesen lásd: Balázs Géza 2010: 111., Molnár Gergely 2015: 217-229.

vett távolsági ingázás gyakorlatai, könnyebben (és főleg gyorsabban) közlekedett az értelmiség, a diákok, a katonaság, az egészségügyi személyzet. A turizmus és a nemzettudat erősödésében is közreműködött a vasúthálózatunk: a szó mai értelmében vett tömeges idegenforgalom ezekben az évtizedekben indult be, az országos és birodalmi fürdőkultúra, a turisztikai nevezetességek, hegyek, tavak, rónák ekkor kezdtek bekerülni nemzeti emlékezetünkbe. A kulturális élet, így a színházi társulatok mozgásában, a hírlapok terjedésében is nagy szerepet játszott a vasút. A távíróhálózat pedig többek között hozzásegített a közigazgatás megerősödéséhez és a személyközi kapcsolattartás felgyorsulásához.

1. táblázat: A Kecskemétre a mai külhoni területekről behozott főbb tömegáruk származási helyeikkel, 1895-ben

Table 1: Goods imported to Kecskemét from today's foreign territories in the year of 1895

ÉRKEZETT ÁRU	ÁRU FELADÁSÁNAK HELYE
Tengeri, árpa, zab, liszt, korpa	Temesvár és környéke
Köles, tűzifa	Rékás, Detta
Épületfa	Szolnok (átrakással Máramarosból)
Cserhéj. kosár	Észak-Magyarország
Köszén	Salgótarján és környéke
Mész	Élesd
Cement	Újvidék
Só	Máramarossziget
Vas	Anina, Salgótarján, Resica
Kávé	Trieszt
Sertés	Nagyvárad, Szalonta, Detta, Gyalu
Szarvasmarha	Temesvár
Ló	Mezőhegyes és környéke, Szeged és környéke, Szabadka

Forrás: Illés Sándor 1896. alapján saját szerkesztés

A Trianon okozta országcsonkítás tehát vasúti szempontból kettős tragédiát okozott. A vasúthálózat szétdarabolódása éppen akkor következett be, amikor a gazdasági erőterek, turisztikai gócpontok, vonzáskörzetek már országsszerte megerősödtek az új közlekedési innováció hatására, és milliók rendezkedtek be közvetve vagy közvetlenül e modernizálódó, felfrissülő kapcsolathálózat lehetőségeire. Számos olyan terület, amely vasúthálózati szempontból még perifériának számított a 20. század első évtizedeiben, és a

polgárosodás, az árutermelő gazdálkodás innovációs lendülete is kevésbé érte el, most még határhelyzetbe is került, és hagyományos táji központjától is sok esetben el lett vágva. Lakói pedig még abban sem reménykedhettek, hogy a lesújtó gazdasági válságban, amelybe az országot Trianon taszította, e hálózati hiányosságok belátható időn belül pótolva lesznek.

Számos település gazdasági, kereskedelmi szerepének leértékelődéséhez (Losonc, Szatmárnémeti, Beregszász, Felsőőr) vagy stagnálásához (Szeged, Kassa, Szabadka) vezetett az előző évtizedek ugrásszerű fejlődése után a megváltozott közlekedés- és gazdaságföldrajzi helyzet. Egyes települések versengését, egymáshoz képesti pozícióját is megpecsételhatték a változások (Békéscsaba erősödése Gyula rovására, Kecskemét erősödése Baja és Kalocsá rovására, Újvidéké Szabadka rovására). A központi államterületekről jelentős mértékben csökkent a Kárpát-medencei helyszínek látogatása, cserébe a regionális turizmus értékelődött fel (így ment végbe a Balaton környékének turisztikai erősödése a Monarchia idejében felkapott erdélyi, felvidéki fürdővárosok rovására).

A két világháború közötti időszakban sor került némi magyar nemzetstratégiai jelentőségű vasútépítésre és karbantartásokra a Kárpát-medencei vasúthálózaton. Többek közt néhány korábbi periféria, például a Dél-Alföld addig feltáratlan területei ekkor kapcsolódhattak be a vasút kínálta vérkeringésbe. A második világháború éveinek rövid hálózati újra rendeződése, számos vasúti viszonylat újra indulása inkább csak a reménysugarat adta meg az érintett lakosságnak, valós gazdasági hatások kifejtéséhez rövid volt ez az időszak, leszámítva az anyaország, illetve Kolozsvár székelyföldi kapcsolatának jelentős javítását a Szeretfalva–Déda vasútvonallal. A kommunizmus évtizedeiben a forgalom kényszerből ugyan nőtt az erőszakos iparosítás miatt a hálózaton, ezt azonban az infrastruktúra fejlesztése nem vagy alig követte. Meg kell hagyni ugyanakkor, hogy a Kádár-rendszer idején kiterjedt nemzetközi vasúti forgalom zajlott a „KGST-országok” között, ami – ha nem is ez volt a célja – jótékonyan hatott a Kárpát-medencei államközi magyar-magyar kapcsolattartásra is. Az 1960-as évek közútfejlesztési koncepciója óta az utódállamok és az anyaország vasúthálózatán is jelentős változások következtek be. A magyar lakta vidékeken a vasúti mellékvonalak közel fele, a keskeny nyomközű hálózatoknak pedig nagy része túlnyomórészt eltűnt, és ez különösen érzékenyen érintette a határ menti magyar többségű régiókat gyakorlatilag valamennyi Kárpát-medencei országban. A folyamatot jól szemlélteti, hogy 1920-ban a területi elcsatolások miatt esett vissza 21 ezer-ről körülbelül 8 ezer kilométerre a magyarországi vasúthálózat hossza; 1960-ig ez a szám 10 ezer km-re gyarapodott, 2010-ig azonban ismét 8 ezer km alá

csökkent. Hasonlóak vagy arányaiban még riasztóbbak az utódállamok vasúthálózati mutatószámai. A törzshálózatot ugyanakkor jelentős mértékben villamosították, egyes államokban pedig fel is újították, bár általános állaguk és a menetrendjük nem feltétlenül javult a száz évvel korábbi viszonyokkal összevetve (jellemző, hogy alig változtak többek közt olyan fontos viszonylatok eljutási idői, mint a Budapest–Belgrád, Budapest–Brassó, Budapest–Zágráb, Debrecen–Munkács, Debrecen–Szatmárnémeti vagy Szeged–Szabadka viszonylat).

E főbb folyamatok alapján a Kárpát-medencei vasúthasználatban az elmúlt száz évben az alábbi korszakok különíthetők el:

1. A Trianon okozta hálózatcsonkolás és következményei (1920-1948): a Kárpát-medence vasúti rendszere átalakult, az elcsatolt területeken az egykori magyar építésű vonalak alkothatták a közlekedés gerincét (anyaország, Felvidék, bizonyos fokig Erdély), vagy periférikus helyzetbe is kerülhettek (Kárpátalja, Jugoszláviához került területek).
2. A szocialista vasút erőltetett fénykora, a közlekedéspolitikai koncepció és a motorizáció hatásai (1949-1990): Kárpát-medence-szerte ekkor érte el legnagyobb forgalmát a hálózat a személy- és áruszállításban egyaránt, azonban az eljutási idők, a járatsűrűség és az infrastruktúra színvonala romlott vagy stagnált. Ezért az új tömegközlekedési módok térnyerésével a vasút folyamatos presztízscsökkenése és hanyatlása következett be, számos vasútvonalat megszüntettek, a helyközi forgalomban egyre inkább a kispénzű kényszer-utasok határozták meg a közlekedők képét.
3. Megszűnés és modernizáció (1990 óta): a vasúti közlekedésben a perifériák és a centrális erőterek, valamint a törzshálózat még inkább eltávolodott egymástól. A vicinálisok megszűntek vagy muzeális hangulat és menetrend jellemző rajtuk kevés utassal, a távolsági és az elővárosi hivatásforgalmat pedig több-kevesebb modernizáció és az utasszámok stagnálása vagy újabb növekedése kíséri.

3. A Kárpát-medencei vasúthálózat használhatósága napjainkban

Kelet-Közép-Európa viharos 20. századi történelme tehát sokrétűen hatott a magyarság közlekedési, kapcsolattartási, gazdasági lehetőségeire, és ezek az öröklődött hatások az államközi különbségekkel kiegészülve meghatározzák a hálózat mai hiányosságait is, melyre a sokszínűség, a mozaikosság, az ígéretes innovációk és a tartós rendszerhibák huzamos egymás mellett élése

jellemző. Ezek a helyi magyar közösségek hétköznapijaira, a regionális magyar-magyar kapcsolatokra és a térség gazdasági és turisztikai lehetőségeire egyaránt hatással vannak. A vasúti közlekedés mutatószámairól több statisztikai hivatal is készít összehasonlító elemzéseket, melyek alapján következtethetünk a régiók, társadalmak és gazdaságok versenyképességére is.¹ A következőkben áttekintem az utódállamok magyarlakta területeinek belső és egymás közötti vasúti elérhetőségeit, majd a Kárpát-medence vasútjainak a turisztikai attrakciók megközelítésében vállalt szerepét, illetve azt, hogy maga a vasúthálózat, illetve annak egyes elemei mennyire tudtak turisztikai attrakcióná válni. Ehhez a Kárpát-medence államainak aktuális és korábbi menetrendjeit vetettem össze, kiegészítve a jelenlegi menetrendi keresőprogramokkal, vasúti térképekkel, és saját tereptapasztalataimat is felhasználtam (módom nyílt már a Kárpát-medence vasútvonalainak nagy részét beutazni). Az áttekinthetőség kedvéért mindhárom szempont esetében négyes tagolást használtam.

3.1. Nemzetrészekben belüli vasúti összeköttetések

Kimagasló: az anyaország főváros környéki területein, kiemelten Pest megyében Budapest elővárosi vasúthálózata sűrű, ütemes, szinte non-stop üzemidejű, kiszámítható eljutási lehetőségeket biztosít, ami nem véletlen, hiszen ez a magyarság legnagyobb lélekszámú, legsűrűbben lakott és emelkedő népességszámú lakóterülete. Ehhez hasonló lefedettségű és még magasabb technológiai minőségű vasúti közlekedést élvezhet az Órvidék északi részén élő kevés magyar (ezzel is összefügg, hogy sok magyar család telepedik le a Fertő-tó, Felsőpulya, illetve Királyhida környékén), hiszen ez a terület napjainkra fokozatosan Bécs elővárosi vasúti közlekedésének részévé vált. E térségekre jellemző, hogy az autóbuszos közösségi közlekedés is jelentős mértékben a vasúti menetrendhez van hozzáigazítva, ráhordó jellegű, vagyis a vasút a térség szinte összes településének közlekedési gerincét képezi. A Kárpát-medence más magyarlakta területein ilyen színvonalú szolgáltatás sehol nem áll rendelkezésre. (2. ábra)

Átlagos: jellemzően egy-két órás követéssel, reggeltől késő estig közlekednek a vonatok viszonylag sűrű lefedettségű vonalhálózaton. Ide számítható általában az anyaország távolsági vasúti közlekedése, illetve néhány vidéki magyar nagyváros vonzaskörzete (például Győr, Szombathely, Miskolc, Debrecen, Nyíregyháza, Szolnok), továbbá Nyugat-Felvidék (Csallóköz, Pozsony, Komárom, Érsekújvár környéke), illetve Dél-Órvidék (mivel részben lefedi a grazi elővárosi vasúthálózat). Kassa, Zólyom és több más felvidéki

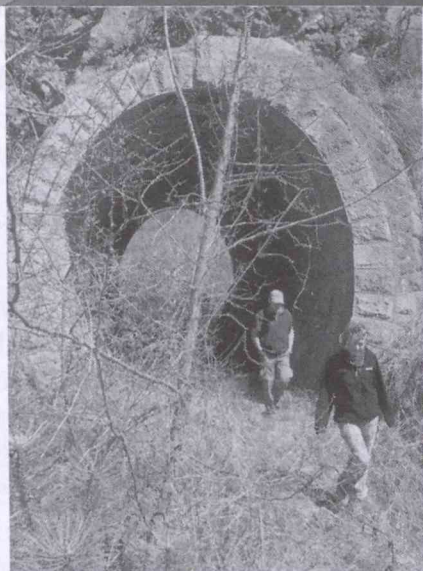
¹ Lásd például: https://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat_tablak/tabl/ttr00003.html

nagyváros határesetet jelent a viszonylag ritka környéki vonalhálózat miatt. A reggeli és délutáni csúcsidőben még megközelíti ezt a színvonalat néhány erdélyi nagyváros, így Nagyvárad, Kolozsvár, Brassó környékének vasúti forgalma. Több utódállam magyar vidékein ezt a színvonalat sem éri el egyetlen kistérség közlekedése sem (még Zágráb vonzáskörzete ilyen, ám erre e helyütt csupán utalnék a kisszámú szórványmagyarsága okán). Erdélyben elindult egy nagyobb volumenű vasúti fejlesztés az Arad-Brassó vonalon, néhány állomás és több nyíltvonali szakasz már elkészült, ami reményt ad rá, hogy Dél-Erdély gerinchálózata is belátható időn belül felzárkózik e színvonalra.² Hasonlók a kilátások Szeged környékén a hódmezővásárhelyi tram-train fejlesztés és a tervezett makói és szabadkai fejlesztésekkel, és Magyarország több más városa is régóta tervezi az elővárosi forgalom nagyszabású fejlesztését (pl. Kecskemét, Kaposvár). Biztató még a Szabadka-Újvidék vasútvonal lassú megújulása, miáltal a Délvidék fő vasúti ütőere környezetének vasúti közlekedése is sokat fejlődhet.

Nehézkés: ebbe a kategóriába soroltam a napi néhány pár vonatos, kis átlagsebességű menetrendű, kiritkított hálózatokat, rendszerint a végletekig lehasznált általános infrastruktúrával, gáztól felvert, lassújellel telítődött pályával, omladozó felvételi épületekkel és lerobbant, elhanyagolt járművekkel. A Kárpát-medence területének több mint a fele ilyen. Az anyaország számos vidékies, vicinális vasútvonala is sajnos ide tartozik, beleértve kiritkított menetrendű fővonalakat is (jellegzetesen például Borsod, Baranya, Dél-Békés, de a vasútbezárások miatt viszonylag centrális területek is, például Somogy, Tolna megye egyes részei). A Kelet-Felvidék és Erdély vasútjainak nagy része (nagyvárosok környezetét leszámítva), Délvidék még meglévő vasúthálózatának túlnyomó része ide tartozik. Kárpátján még ez a színvonal jelenti a legjobb vasúti (sőt egyáltalában közösségi közlekedési) kapcsolatot. Az egykor óriási forgalmú Szabadka, Munkács vagy Temesvár jelenkori vonat- és utasszámai például megrendítően alacsonyak. Erdélyben annak ellenére uralkodnak ilyen általános állapotok, hogy a terület földrajzi adottságai a jól kihasznált távolsági rentábilis forgalom fenntartására kiválóak lennének: egymástól vasúton ideális idő alatt elérhető távolságban elhelyezkedő nagyvárosok, viszonylag jó lefedettségű törzshálózat, kevés autópálya, veszélyes és zsúfolt közúthálózat; a városai környékén pedig igen kiterjedt normál- és keskeny nyomközű hálózat is működik (működött) a forgalom további elosztására. Horvátország magyarlakta területein is sajnos igen ritka a menetrend, annak ellenére, hogy a hálózati adottságok nem rosszak, ráadásul elég magasak a jegyek árai.

² Részletek: <https://www.maszol.ro/index.php/hatter/106733-feny-az-alagut-vegen-itt-tart-most-az-erdelyi-vasuthalozat-korszer-sitese>

2-3. ábra: Párhuzamos valóságok: Osztrák railjet expresszvonat Budapesten, egykori kisvasút alagútja az erdélyi Aranyos-mentén
Fig. 2 and 3: Parallel realities: Austrian Railjet express in Budapest-Déli, former narrow-gauge railway tunnel in Transylvania



Forrás: iho.hu, illetve saját felvétel

Nem létező: megszűnt vagy teljesen esetleges forgalom, menetrend nélkül. A Kárpát-medence ugyancsak nagy területein jellemző; a jelenkort az 1914-es vasúti térképpel összevetve úgy is fogalmazhatnánk, hogy riasztóan

nagy területein. A legtöbb viszonylat, különösen Kárpátalja, Erdély és Délvidék számos részén barangolhatunk száz kilométereket úgy, hogy kizárólag megszűnt vagy eufemisztikusan szólva „szünetelő forgalmú” vasútvonalakba botlunk. (3. ábra) És sajnos az anyaország is „felzárkózóban” van az utóbbi három-öt évtizedben ehhez a gyakorlathoz, nálunk is jelentős területek „fehéredtek ki” a vasúti térképeken, különösen a Dél-Dunántúlon, Zala-ban és Somogyban, valamint a Dél-Alföldön. Néhány fontos viszonylat, különösen Erdélyben soha meg sem épült (pl. a Székelyudvarhely-Csíkszereda vasútvonal), ami máig fájó hálózati és mobilitási hiányosságot okoz.

3.2. Nemzetrészek közötti vasúti összeköttetések

Kimagasló színvonalú összeköttetésből nagyon kevés van az utódállamok magyarlakta régiói között, annak ellenére, hogy az EU számos belső határán már sűrű vasúti közlekedési folyosók ívelnek át és az infrastrukturális adottságok (majd várhatóan ennek nyomában a jelentős volumenű forgalom) megvannak. Gyakorlatilag csak a Győr–Bécs nemzetközi vonal, a Sopron környéke–Baden környéke összeköttetések tartoznak ebbe a csoportba, itt azonban mind a Nyugat-Magyarország és Észak-Őrvidék, mind az ötvenezres bécsi szóránymagyarság és a magyar főváros között magas színvonalú, gyors és kényelmes kapcsolat létezik, ráadásul válogatni lehet az expresszvonati és a személyvonati forgalom között, mindkettő lényegében már egésznapos óránkénti kínálatot ad. Nyomában az ingázás, áttanulás színes és gazdag formái alakulnak ki.

Átlagos színvonalúnak és forgalmúnak tekinthető az anyaország fővárosa, illetve alföldi nagyvárosai és a Nagyvárad, Kolozsvár, Arad, Temesvár közötti forgalom. Ugyanezen desztinációk Székelyfölddel való kapcsolata kissé átlag alatti, de javulást mutat a napi két, egyre színvonalasabb kocsikból kiállított magyar felségjelzésű vonatpár. A Hargita és a Corona IC-k ráadásul nagy segítséget jelentenek az Erdély fővárosaként szolgáló Kolozsvár és a székelyföldi városok közötti közlekedésben, különösen a székely egyetemisták számára. Az átlagos forgalom „felső kategóriájába” sorolható a Budapest–Érsekújvár–Pozsony vasútvonal által nyújtott szolgáltatás is az anyaország és Nyugat-Felvidék néhány fontos települése viszonylatában. Az utóbbi években szépen alakul még és további sűrítést vetít előre a Szombathely–Graz, a Hegyeshalom–Rajka–Pozsony és a Pécs–Eszék között összpontosuló határforgalom is. Összességében azonban elég kevés térség és irány tartozik ebbe a kategóriába. Meg kell még említeni a határhoz nagyon közel fekvő települések esetét, ahová gyakran magyar belföldi vonattal, majd a határon

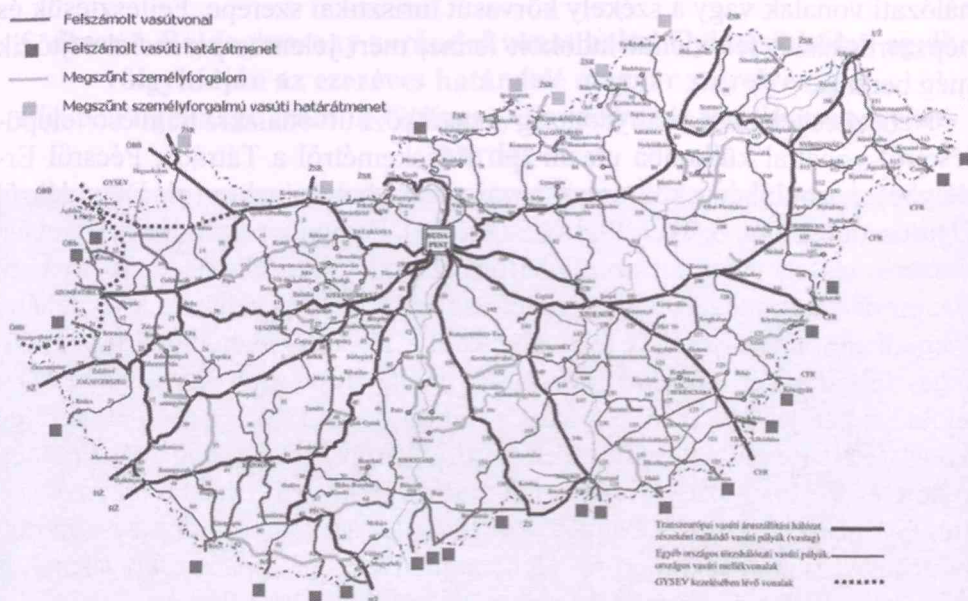
való átgyaloglással, busszal vagy taxival még praktikusán megoldható az eljutás. Ilyen többek közt Révkomárom, Ipolyság, Beregszász, Csap, Szatmárnémeti (bár e város éppen közvetlen eljutást is kapott a jelenlegi menetrendben), Nagyszalonta, Horgos, Alsólendva, és korábban Győr irányából Pozsony is (a Rajkáig közlekedő helyijáráttal kombinálva, jelenleg már közvetlen vasúti kapcsolatuk van).

Nehézkesnek mondható az anyaország és Kárpátalja, az anyaország és Muravidék, az anyaország és Kelet-Felvidék közötti forgalom (Kassa és a Magas-Tátra kivételével, ami közvetlen vonatokkal elérhető). De ide tartoznak a közvetlen vonattal ki nem szolgált erdélyi települések (s ezekből számos van, kiemelten például Székelyudvarhely) is. Elszomorító, hogy az anyaország és Felvidék viszonylatában 9-ből csupán 3 határátmenet bonyolítja le személyforgalmat, és további átkelőknél a vágányokat is felszedték vagy járhatatlanok. A Komárom és Rév-Komárom, Somoskőújfalu és Losonc közti vonatok hiánya különösen fájó, és nagy hálózati veszteség az is, hogy Esztergom és Párkányána között sosem épült meg a vasút, melynek pedig minden bizonnyal jelentős forgalma lenne. De a meglévő átmenetekben sem elegendő a vasúti teljesítmény, ezt jelzik például a Hidasnémetiből Kassára többedmagukkal közlekedő munkás- és diákszállító autóbuszok, melyekkel a vasút mintha nem óhajtana versenyezni. Viszonylagos közelsége ellenére lassú és újabban felesleges átszállásoktól terhelt a Kelebia–Szabadka átmenet is. (4. ábra) Számos viszonylaton, különösen külhonból az anyaország felé utazva, nehézkes és drága a jegyvásárlás is, bár e tekintetben a MÁV-START nemzetközi jegyvásárlásának fokozatos online platformra kerülése könnyítést hozhat.

Nem létező gyakorlatilag az összes külhon-külhon közötti viszonylat. Legendásan rosszak például a Románia és Ukrajna, Szerbia és Horvátország közötti vasúti személyszállítási kapcsolatok. Ezért a legtöbb esetben, aki vasúton kísérelné meg az eljutást, annak Magyarországon keresztül kellene utaznia óriási kitérőkkel és idővesztéssel, erre jó példa többek közt a Szabadka–Arad viszonylat. (Ráadásul a közelmúltban a menekültválsággal összefüggésben a Szabadka–Szeged vonalon is megszakadt a közlekedés, bár itt fejlesztési elképzelések is léteznek.) A már említett korábbi vasúti „forgalomszüneteltetés” miatt az anyaországnak is hiányzik a kötöttpályás kapcsolata különösen a Délvidék keleti oldala, és Kárpátalja keleti oldala településeivel, valamint a Közép-Felvidékkel (pedig mindenütt volna igény és elvi adottságok is erre, vagyis a vasútvonalak még – néha 1-2 kilométeres határátmenet kivételével ugyan, de léteznek).

4. ábra: Hazánk személyforgalmi vasúthálózata 2014-ben

Fig. 4: Hungary's passenger railway network in 2014



Forrás: MÁV Zrt.

3.3. Vasúti turizmus a Kárpát-medencében

Kimagasló szolgáltatást nyújt, és forgalmat is generál a vasút Budapestre, illetve Bécsbe és nyári menetrend idején a Balatonra a kötött pályán közvetlenül, emberi idő alatt (legalább 60 km/h-s átlagsebesség) elérhető anyaországi és külhoni településekről egyaránt. Ezek a fő irányok jól mutatják, hogy Kárpát-medence, sőt Közép-Európa-szerte jelentős szeletet hasíthatna ki a *modal split*-ből a vasút a turisztikai célpontok elérésében, s ezt a vasúttársaságok, kormányzatok a jelenlegi járványhelyzet okán – a vonatok biztonságossága, szellőztethetősége, tágassága, hangulata miatt – még inkább erősíthetnék. A felújított, szép vonalvezetésű, könnyen elérhető hazai kisvasutak (pl. Szilvásvárad, Budapest–Széchenyi-hegy, Lillafüred), a tátrai villamosvasút, a Dunakanyar vasútja pedig maga is jelentős attrakciók, miközben segítik is a kulturált, környezetbarát eljutást festői tájakra, helyszínekre. Rövid idő alatt kiemelkedő célponttá váltak egyes turisztikai különvonatok, például a csíksomlyói zarándokvonatok; a „székely gyors” (5. ábra) is azt példázza, hogy további terjesztésükben óriási kiaknázatlan lehetőségek rejlenek.

Átlagosnak mondható a fel nem újított vagy kevésbé népszerű tájakon futó, nagyvasúton jól elérhető hazai kisvasutak, egyes festői felvidéki törzshálózati vonalak vagy a székely körvasút turisztikai szerepe. Fejlesztésük és népszerűsítésük feltétlenül indokolt lenne, mert jelentős potenciál rejtőzik még bennük.

Nehézkes jelenleg az anyaország nemzetközi útvonalakra nem eső településeiről vonattal külhonba utazni (pl. Kecskemétről a Tátrába, Pécsről Erdélybe), hasonlóképp külhonból hazai vidéki helyszínekre (pl. Délvidékről Hajdúszoboszlóra, Székelyföldről Szegedre). Pedig menetrendi és díjszabási ésszerűsítéssel, valamint szemléletformálással sokat lehetne ezen javítani. Szomorú, hogy megszűnés fenyeget vagy már meg is szüntettek jó néhány kiemelkedő, tájba simuló és egy-egy környezeti érték egyedülállóan különleges felfedezését lehetővé tevő vasútvonalat: így az anyaországban „Damoklész kardja” lebeg többek közt a Bakonyvasút és az Eger–Szilvásvár ad vonal felett (tovább Putnokig pedig be is zárták). Erdélyben rossz menetrendje és a csatlakozások hiánya miatt alig vállalkozik valaki a lélegzetelállító Gyimes-völgyi vasút beutazására, ahogy hasonló okokból megszűnőfélben van a „Bánáti-Semmering” Hunyad megyében. Kárpátalja kisvasútjai is alig üzemelnek már (Beregszászon és Ungváron kívül a többieknek már végleg befellegzett). Sok gyönyörű felvidéki hegyi vasútvonalon is minimális a forgalom, illetve nehéz oda magyar lakta vidékről eljutni (pl. Dobsina, Besztercebánya, Árva környéke). Zavaró, hogy az Adriai-tenger is nagyon nehézkesen és lassan érhető csak el, ráadásul a spliti vonatok a Plitvicei-tó szomszédságában haladnak el, a közeli Vrhovine állomáson mégsem állnak meg. Bizakodásra ad okot ugyanakkor, hogy újraindultak és turisztikai forgalmat is bonyolítanak festői kisvasutak az utóbbi időben, így Erdélyben a Vasér-völgyi, részben a kovásznai, a parajdi vonal, Felvidéken pedig a feketebalogi kisvasút.

Nem létezőnek kell nyilvánítani ugyancsak számos eljutási lehetőséget (az okokról lásd még a 3.2. fejezetet). Megszűnt továbbá több tucat, de ha Trianon óta számoljuk, akkor száznál is több (!) vonal(szakasz), amelyek rendkívüli turisztikai lehetőségeket hordozhatnának. Ilyenek például az Aranyos-menti kisvasút Közép-Erdélyben, amely fejlesztéssel akár csónakszállításra is alkalmas lehetne raftinglehetőséggel kombinálva, illetve Torockóra mellékvonala épülhetne; Felvidéken a selmecbányai kisvasút bányalátogatással kombinálva, osztrák területen a brennbergi vasút, például fotómegállásokkal kiegészítve. Magyarországon is számos gyönyörű vasútvonal vált az enyészeté az utóbbi években: többek közt a Mátrát északról kerülő Kál-Kápolna–Kisterenye vonal, a Salgótarján–Somosköi bányavasút, a Kecskemét–Bugac–Kiskunmajsa vonal, illetve fontos turisztikai összekötő vonalak,

mint a Veszprém–Balaton, a Zalaegerszeg–Balaton, a Miskolc–Diósgyőr vasútvonalak.³

5. ábra: A Boldogasszony zarándokvonat halad Gyimesfelsőlok egyik völgyhídján az ezeréves határ felé magyar szerelvénnel

Fig. 5: Pilgrimage train in Gyimes valley towards the thousand-year-border



Forrás: Siklósi Rozália felvétele, 2016.

4. Javaslatok az utódállamok és vasúttársaságok részére

A fenti áttekintések és eszmefuttatások talán elegendő bizonyítékot szolgáltatottak arra nézvést, hogy a Kárpát-medencei államok nem használják ki a vasúthálózataikban rejtőző potenciált. A jelenlegi és jövőendő magyar nemzedékek is híján lesznek számos életlehetőségnek, gazdasági fejlődési esélynek és turisztikai élménynek, amely a vasút jobb működésével és kapcsolatrendszerével pedig elérhetővé válna. Mindemellett közgazdasági szempont-

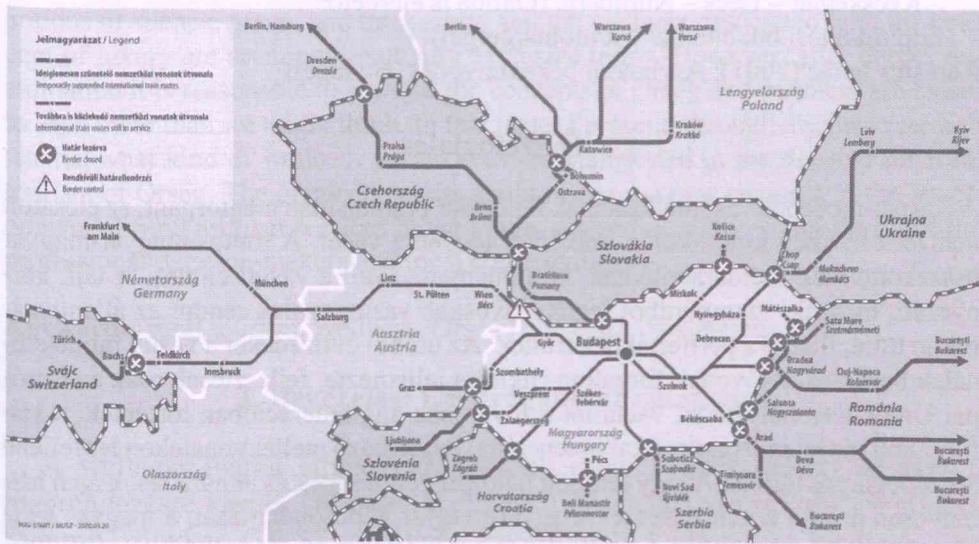
³ A megszüntetett és még üzemelő kisvasutakról színvonalas és az egész Kárpát-medencére kiterjedő összefoglalás található az Indóház magazin Egyszer volt vasutak című tematikus számában. (Fodor Illés szerk. 2009.)

ból a lehető legpazarlóbb megoldásnak tűnik, hogy számos vasútvonalat minimalista szemlélettel működtetnek vagy elhagyatott állapotban hagynak az enyészetre. Előbbi esetben a nagy állandó költségek, úgymint a gördülőállomány és az infrastruktúra üzemeltetése, a bérköltségek megmaradnak, a bevétel viszont a gyenge kínálat miatt szinte nullára esik, miközben ésszerű menetrendekkel jelentős profitot is termelhetnének. Utóbbi esetben pedig a pálya és az állomásépületek értékesíthetők lennének vagy egyéb értelmes célra (pl. turistaház, élelmiszerbolt, szolgálati lakás) lehetne őket bérleti célra kiadni. Tanulmányomat ezért azzal zárom, hogy felvillantának néhány fejlesztési lehetőséget, melyek segíthetnék a Közép-Kelet-Európai vasúthálózatot méltó szerepe újbóli betöltésében. Ezek legtöbbször ráadásul viszonylag csekély anyagi vonzata van, amit az erősödő forgalom gazdasági és turisztikai folyományai minden bizonnyal már középtávon kitermelnének, a magyar-magyar kapcsolatháló további sűrítése által pedig felbecsülhetetlen nemzetpolitikai értékük lenne. (A részletes közgazdasági, üzemeltetési szempontú elemzés és hatástanulmány nem célja e tanulmánynak.) Kiemelten fontosnak tartom mindezeket a jelenlegi járványügyi helyzet utáni kitörési lehetőségként és értelmezni. E kézirat lezárásakor ugyanis a legtöbb belföldi vonat szinte üresen szalad, s mindössze egy határátközelben, Hegyeshalom és Miskolc között maradt vasúti személyforgalom, ott is jelentős menetidő-vesztéssel az egészségügyi határellenőrzés miatt (6. ábra). A járvány azonban egyszer véget ér, és akkor a vasútnak a repülőgéppel és a motorizált egyéni közlekedéssel szemben is jelentős kiugrási lehetősége lesz.

1. Üzletpolitikai kedvezmények gyarapítása a közkedvelt és a kevésbé ismert turisztikai értékű viszonylatokon is
2. Sűrűbb, ütemes menetrend bevezetése a főbb magyar-magyar desztinációk közt
3. Határátközel idejének további csökkentése közös útlevél-ellenőrzéssel
4. Szünetelő forgalmú vasúti határátközelben személyforgalom újravétele
5. Turisztikai célú, tematikus különvonatok indítása kiemelt kiránduló- és zárandóhelyekre
6. A vasút használatát megkönnyítő, népszerűsítő kiadványok, prospektusok, applikációk készítése Kárpát-medencei szemlélettel, több nyelven
7. Tarifaközösség kiterjesztése a szolgáltatók között, tarifapolitika felülvizsgálata

8. A vasúti kínálatbővítés érdekében magánszolgáltatók segítése, ha az állami szolgáltató nem érzi rentábilisnak egy-egy vasútvonal működtetését
9. A külföldi magyarlakta területekre közlekedő IC-k rendszerének kibővítése
10. Kiemelt szépségű és műemléki jellegű vasútvonalak fokozatos újrainyítása

6. ábra: A MÁV nemzetközi személyforgalmi összeköttetések állapota 2020. március 23-án, a koronavírus miatti veszélyhelyzet idején
Fig. 6: International passenger railway map of MÁV on 23rd May 2020



Forrás: mavcsoport.hu

Felhasznált irodalom

- Balázs Géza (2010): A vasút szemiotikája. In Balázs Géza – H. Varga Gyula (szerk.): Az utazás szemiotikája. Semiotica Agriensis 7. Budapest–Eger. pp. 109-128.
- Edvi Illés Sándor (1896): A Magyar Királyi Államvasutak és az üzemükben lévő helyiérdekű vasutak áruforgalmi viszonyai, Budapest
- Erdősi Ferenc (1985): A magyarországi normál nyomtávú vasúthálózat megritkításának következményei. Területi Statisztika XXXV. évfolyam. pp. 650-660.
- Fodor Illés (2008.) szerk.: Egyszer volt vasutak. Indóház Extra 2009. ősz

- Frisnyák Zsuzsa (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000, Budapest
- Gidó Csaba (2013): Vasszekér és mozdonygőz. A székelyföldi vasút története 1868-1915, Csíkszereda
- Kubinszky Mihály – Nagy Tamás – Turóczy László (2009): Ez a vonat elment. Adatok és képek a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez, Stil Nuovo, Tatabánya
- Majdán János (1987): A „vasszekér” diadala. A magyarországi vasútépítések 1914-ig, Budapest
- Majdán János (2001): A vasút szerepe a határok kialakulásában. Rubicon 2001/8-9. pp. 63-67.
- Majdán János (2014): A közlekedés története Magyarországon (1700-2000), Pécs
- Molnár Gergely (2015): A vasút hatása a közlekedésre, árumozgásra. Útvonal, életmód és társadalom. Kecskemét (1850-1980), Doktori disszertáció, Budapest – Kecskemét – Bécs – Nürnberg. (Online is elérhető: <http://doktori.btk.elte.hu/hist/molnargergely/>)
- Romsics Ignác (2001): A trianoni békeszerződés, Budapest

Összefoglalás

A Kárpát-medence vasúthálózatának fejlődése Trianon után megtorpant, az elcsatolt nemzetrészekben külön-külön működött tovább a vasút. A fontos magyar-magyar összeköttetések szétdarabolódtak, körülményessé vált a vasúti eljutás. A táji, környezeti, műszaki szempontból leglátványosabb vasútvonalak rendre az államhatárokon túlra, illetve a perifériákra kerültek. Az utóbbi évtizedeket a vasúti mellékvonalak bezárása, a fővonalai forgalom ritkítása jellemezte, fejlesztések csak az Európai Unió törzshálózatán, valamint a fővárosok agglomerációban történtek, a kisforgalmú, de jelentős turisztikai potenciállal rendelkező mellékvonalakon legfeljebb állagmegőrzés történt. Az így létrejött hálózati veszteségek és lemaradások igen hátrányosan érintik a nemzetrészek magyar-magyar kapcsolattartását, a magyar lakta régiók belső közlekedését és a Kárpát-medence legszebb kirándulóhelyeinek, zárandokhelyeinek felkeresését is. Egy megfelelő vasútfejlesztési stratégia a Kárpát-medencei vasúti közlekedés részarányának növeléséhez, a minőségi és fenntartható turizmus fejlesztéséhez és közvetve a magyar lakosság könnyebb helyváltoztatásához, magasabb életszínvonalához járulhatna hozzá.

Kulcsszavak: vasút, vasúthálózat, vasútfejlesztés, kisvasutak, Kárpát-medence, turizmus, magyar-magyar kapcsolatok, területfejlesztés